Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6654**
18. Wahlperiode 11.11.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Katja Dörner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/6435 –

Überprüfung des Straßenneubauvorhabens Bundesstraße 56 – Südtangente Bonn – im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge des Anmeldeprozesses für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 haben die Bundesländer Bundesfernstraßenmaßnahmen gemeldet, für die nach ihrer fachlichen Einschätzung ein gesamtwirtschaftlicher Bedarf geprüft werden soll. Die Gesamtkosten aller für den BVWP zu bewertende Projekte belaufen sich allein im Bereich Straße nach einer Abschätzung der Bundesregierung auf über 110 Mrd. Euro (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2061).

Neben den Anmeldungen durch die Bundesländer hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Bundesländer zudem aufgefordert, Unterlagen zu weiteren Straßenprojekten zwecks Prüfung im Rahmen der Aufstellung für den BVWP nach Berlin zu senden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4313). Unter diesen zusätzlich in die Bewertung aufgenommenen Vorhaben finden sich auch alte Vorhaben, die schon im BVWP 2003 aussortiert wurden.

Das Land Nordrhein-Westfalen meldete unter anderem die umstrittene Bundesstraße 56 (B 56) Südtangente bei Bonn nicht an. Schon im aktuell noch gültigen BVWP 2003 fand das Vorhaben keine Berücksichtigung mehr. Die Planungen wurden daher nicht weiter verfolgt.

Einzelne Anhänger des Projektes kritisierten die erneute Nichtberücksichtigung des Vorhabens und der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises verkündete Presseberichten zufolge im September 2013, der Kreis werde die unterschlagenen Vorhaben nun selbst beim Bund für den Verkehrswegeplan anmelden (www.general-anzeiger-bonn.de/region/rhein-sieg-kreis/siegburg/Duesseldorf-gibt-Suedtangente-keine-Chance-article1157750.html).

Auch das BMVI scheint ein Interesse an einem Bau der Südtangente zu haben und prüft diese entgegen der Prioritäten Nordrhein-Westfalens.

Die vom BMVI gewünschte Nachforderung umfasst zwei 4-streifige Straßenneubauvorhaben, den rechtsrheinischen „Ennertaufstieg“ (Bonn/Ost, A 59 –

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 10. November 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Birlinghoven Dambroich) sowie den linksrheinischen „Venusbergtunnel" (Anschlussstelle – AS – Hardtberg, A 565 – Bonn, B 9).

Die Kosten für das Gesamtvorhaben werden auf über 680 Mio. Euro geschätzt. 418 Mio. Euro werden für das Vorhaben Venusbergtunnel veranschlagt; für den Ennertaufstieg weitere 265 Mio. Euro.

Sowohl der Ennertaufstieg als auch das Gesamtvorhaben Südtangente bleiben in der Region umstritten. Projektkritische Bürgerinnen und Bürger fürchten insbesondere eine hohe Belastung für Landschaft und Natur und zweifeln die versprochene Verkehrsentlastung an (vgl. www.rundschau-online.de/bonn/-ennertaufstieg-bund-prueft-plaene-fuer-strecke-von-bonn-durchs-siebengebirge,15185502,31405420.html).

1. Inwiefern lässt sich die Überprüfung der durch das Bundesland Nordrhein-Westfalen nicht angemeldeten B 56 Südtangente Bonn mit der Bedeutung des Vorhabens für „die Funktionsfähigkeit des Fernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetzbetrachtung" begründen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 18/5683)?

Das Projekt wird derzeit, wie alle vorgesehenen Projekte des Bundesverkehrswegeplans, einer Kosten-Nutzen-Analyse sowie einer verkehrlichen, städtebaulichen, Raumwirksamkeits- und Umweltbewertung unterzogen. Lärmschutzinteressen der Anwohner, naturschutzfachliche und ökologische Belange werden dabei berücksichtigt. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

2. a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über die damals vorliegenden Gründe, die zu einer Nichtberücksichtigung des Vorhabens im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan geführt haben?

   Wenn ja, welche?

   Wenn nein, warum nicht?

   b) Welche Veränderungen haben sich nach Einschätzung der Bundesregierung gegenüber der Ausgangslage ergeben, die eine Wiederaufnahme in den neuen BVWP begründen könnten?

Die Entscheidung, das Projekt Südtangente Bonn im Zuge der B 56 als Lückenschluss zwischen der B 56, AS Hardtberg (A 565) und der AS bei Birlinghoven/Dambroich an die A 3 nicht mehr weiter zu verfolgen, fiel im Rahmen von Abstimmungen zum Referentenentwurf des BVWP 2003.

3. Weisen die beiden Teilvorhaben der Südtangente (Ennertaufstieg und Venusbergtunnel) nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils eigenständige Verkehrswerte auf?

   Wenn ja, warum und, inwiefern erfolgt eine individuelle Einstufung der beiden Vorhaben in eine Dringlichkeitskategorie des neuen BVWP?

Das Gesamtprojekt B 56, Bonn/Hardtberg – Birlinghoven/Dambroich, setzt sich aus den beiden Teilprojekten B 56, AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9), und B 56, Bonn/O (A 59) – Birlinghoven/Dambroich, zusammen. Beide Teilprojekte besitzen einen eigenständigen Verkehrswert. In der laufenden Bewertung und Beurteilung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 wird wegen der netzkonzeptionellen Bedeutung eines geschlossenen Erschließungsrings um Bonn dem Gesamtprojekt der Vorzug gegeben.

4. Welche Planungen liegen der Projektbewertung der beiden Teilvorhaben (Venusbergtunnel und Ennertaufstieg) im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP zugrunde (bitte Planungsstand und Datum der letzten Aktualisierung angeben)?

Im Rahmen des Bewertungsverfahrens für die Aufstellung des BVWP 2015 wurde auf der Basis der Bedarfsplanung der Kostenrahmen für die Teilprojekte B 56 Bonn/Hardtberg-Bonn (B 9) und B 56 Bonn/Ost (A 59)-Birlinghoven/Dambroich mit Stand vom 1. Januar 2014 ermittelt.

5. Wann und mit welchem Ergebnis wurde die letzte Aktualisierung der Kosten für den 4-streifigen Neubau des Vorhabens B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9) durchgeführt?

Die letzte Aktualisierung der Kosten hat im Rahmen der Anmeldung für die Aufstellung des BVWP 2015 stattgefunden. Die Kosten für dieses Teilprojekt belaufen sich demnach auf 418,0 Mio. Euro.

6. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für das Vorhaben B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B9) durchgeführt?

   b) Von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?

Am 20. März 2003 wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,5 ermittelt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Haben sich im Rahmen der angekündigten Prüfung und Konsolidierung der Straßenprojekte (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2061) aufgrund des frühen Planungstandes des 4-streifigen Neubauvorhabens B 56 Venusbergtunnel Abweichungen zu den im März 2015 angegebenen Kosten von 418 Mio. Euro (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4313) ergeben?

   Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell, und welche Gründe gab es für die Abweichungen?

   Wenn nein, inwiefern hält die Bundesregierung die vorliegende Kostenschätzung für belastbar vor dem Hintergrund der nicht weiter verfolgten Planung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4313)?

Eine Kostenaktualisierung im Rahmen des BVWP 2015 erfolgte zum 1. Januar 2014. Diese ist aus heutiger Sicht noch aktuell.

8. Wird im Zuge des Bewertungsprozesses für den neuen BVWP entgegen der Angaben des BMVI (Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen, Stand: 5. September 2014) auch ein 2-streifiger Neubau des Vorhaben B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9) geprüft?

   Wenn ja, warum, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell?

Der Abschnitt B 56, AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9), ist Teil des Gesamtprojektes B 56, Bonn/Hardtberg – Birlinghoven/Dambroich. Weder für das Gesamtprojekt noch für eines der beiden Teilprojekte wurde ein 2-streifiger Querschnitt der laufenden Bewertung zugrunde gelegt.

9. Kann die Bundesregierung mittlerweile und im Gegensatz zur Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den Nachmeldungen des BMVI zum BVWP 2015 (Bundestagsdrucksache 18/4125) eine Aussage zur prognostizierten Verkehrsbelastung gemäß der Prognose für das Jahr 2030 für das Vorhaben B 56 AS Hardtberg (A 565) – Bonn (B 9) geben?

   Wenn ja, mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung für das Vorhaben (bitte LKW-Anteil gesondert angeben)?

   Wenn nein, warum nicht, und mit welchen Daten, auf welcher Grundlage und welchem Gewicht gegenüber anderer Nutzenfaktoren wird die Verkehrsbelastung in die aktuell durchgeführte gesamtwirtschaftliche Nutzenberechnung eingerechnet?

Grundlage für die derzeit laufenden Projektbewertungen im Zuge der Neufassung des BVWP sind die Umlegungen der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 auf das sogenannte Bezugsfallnetz. Dieser Bezugsfall wird bei den Projektbewertungen mit dem jeweiligen Planfall verglichen (Vergleich „Mit-Fall" / „Ohne-Fall"). Das Mit-Fall-Netz entspricht dem Ohne-Fall-Netz einschließlich des zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekts. Diese Prognosewerte bilden die Grundlage für die gesamtwirtschaftlichen Bewertungen aller zu bewertenden Projekte.

Mit dem 1. Referentenentwurf des BVWP und dem Umweltbericht gemäß dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) wird das Projektinformationssystem (PRINS) mit allen Beurteilungs- und Bewertungsergebnissen sowie den Vorschlägen zur Dringlichkeitseinstufung im Internet veröffentlicht.

10. Wann und mit welchem Ergebnis wurde die letzte Aktualisierung der Kosten für den 4-streifigen Neubau des Vorhabens B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich durchgeführt?

Die letzte Aktualisierung der Kosten hat im Rahmen der Anmeldung für die Aufstellung des BVWP 2015 stattgefunden. Die Kosten für dieses Teilprojekt belaufen sich demnach auf 265,4 Mio. Euro.

11. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für das Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich durchgeführt?

    b) Von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?

Am 20. März 2003 wurde für das Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59)–Birlinghoven/Dambroich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 9,3 für einen 2-streifigen Querschnitt ermittelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

12. Haben sich im Rahmen der angekündigten Prüfung und Konsolidierung der Straßenprojekte (Bundestagsdrucksache 18/2061) aufgrund des frühen Planungsstandes des 4-streifigen Neubauvorhabens B 56 Ennertaufstieg Abweichungen zu den im März 2015 angegebenen Kosten von 265 Mio. Euro (Bundestagsdrucksache 18/4313) ergeben?

    Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell, und welche Gründe gab es für die Abweichung?

Wenn nein, für wie belastbar hält die Bundesregierung die vorliegende Kostenschätzung vor dem Hintergrund, dass die Planungen seit der Nichtberücksichtigung des Vorhabens im BVWP 2003 nicht weiter fortgeführt wurden (Bundestagsdrucksache 18/4313)?

Dem für die Aufstellung des BVWP 2015 zu bewertenden Projekt liegen Kosten von 265,4 Mio. Euro zugrunde. Bei allen BVWP-Projekten wurden die Kostenansätze der Straßenbauverwaltungen der Länder von den Gutachtern des BMVI einer Plausibilitätsprüfung unterzogen.

13. Wird im Zuge des Bewertungsprozesses für den neuen BVWP entgegen der Angaben des Bundesverkehrsministeriums (Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen, Stand: 5. September 2014) auch ein 2-streifiger Neubau des Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich geprüft?

    Wenn ja, warum, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

14. Kann die Bundesregierung mittlerweile und im Gegensatz zur Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Nachmeldungen des BMVI zum BVWP 2015“ (Bundestagsdrucksache 18/4125) eine Aussage zur prognostizierten Verkehrsbelastung gemäß der Prognose für das Jahr 2030 für das Vorhaben B 56 Bonn/Ost (A 59) – Birlinghoven/Dambroich geben?

    Wenn ja, mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung für das Vorhaben (bitte LKW-Anteil gesondert angeben)?

    Wenn nein, warum nicht, und mit welchen Daten und auf welcher Grundlage wird die Verkehrsbelastung in die aktuell durchgeführte gesamtwirtschaftliche Nutzenberechnung eingerechnet?

Die Ermittlung der projektspezifischen Verkehrsbelastung ist Bestandteil der laufenden Arbeiten zum BVWP. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

15. Haben seitens des BMVI Gespräche bezüglich des Neubauvorhabens B 56 Südtangente Bonn mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalens stattgefunden?

    Wenn ja, wann, mit welchem Ergebnis, und welche Position hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Landesregierung vertreten?

    Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen eines Bund-Land-Gespräches zu den Anmeldungen des Landes Nordrhein-Westfalen für den neuen BVWP 2015 am 13. Februar 2014 wurde seitens des Bundes auf das Erfordernis der Bewertung u. a. des Projektes B 56 „Südtangente Bonn“ hingewiesen. Anschließend wurde das Land gebeten, die Projektdaten für die B 56, Südtangente Bonn, für eine Bewertung zur Verfügung zu stellen.

Die Vertreter des Landes haben darauf verwiesen, dass die Landesregierung das Projekt nicht für den BVWP angemeldet hat.

16. Hat es bezüglich des Straßenvorhabens B 56 Südtangente oder deren Teilprojekte seit der offiziellen Anmeldung der Straßenprojekte des Landes Nordrhein-Westfalen zum BVWP 2015 Gespräche zwischen dem BMVI und regionalen Interessenvertretern gegeben?

    Wenn ja, wann, mit wem, mit welchem Ergebnis, und welchem Inhalt?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

17. Hat es bezüglich des Straßenvorhabens Südtangente oder deren Teilprojekte seit der offiziellen Anmeldung der Straßenprojekte des Landes Nordrhein-Westfalen zum BVWP 2015 Gespräche zwischen dem BMVI und Vertretern des Rhein-Sieg-Kreises gegeben?

    Wenn ja, wann, mit wem, mit welchem Ergebnis, und welchem Inhalt?

Bezüglich des Straßenvorhabens haben seit der offiziellen Anmeldung der Straßenprojekte des Landes Nordrhein-Westfalen Gespräche mit Mandatsträgern stattgefunden.

18. Überprüft die Bundesregierung Alternativen zum über 680 Mio. Euro teuren Neubauvorhaben B 56 Südtangente Bonn, insbesondere durch Ausbaumaßnahmen im Bestandnetz?

    Wenn ja, welche, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für mögliche Alternativen?

    Wenn nein, warum nicht?

Alternativen zum Gesamtprojekt B 56, Bonn/Hardtberg – Birlinghoven/Dambroich werden weder im Sinne von räumlich abweichenden Trassenführungen noch im Sinne von Untervarianten innerhalb des bestehenden Trassenkorridors untersucht.

19. a) Überprüft die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den vom Land Nordrhein-Westfalen zur Prüfung angemeldeten Ausbau der A 565 als Alternative zum Neubau der B 56 Südtangente?

    b) Wenn ja, berücksichtigt die Bundesregierung bei der Bewertung des alternativen Ausbaus des Bestandsnetzes (A 565), insbesondere bei der Kosten-Nutzen-Analyse, den Umstand, dass für das als „Tausendfüßler“ bekannte Brückenbauwerk zwischen AS Bonn-Tannenbusch und Bonn-Edenich in den nächsten Jahren ein Ersatzneubau getätigt werden muss (vgl. www.strassen.nrw.de/projekte/a565/brueckensanierungen-bonn.html), diese dafür notwendigen Kosten für den Ersatzbau also in jedem Fall – auch bei einem möglichen Verzicht auf einen 6-spurigen Ausbau der A 565 – fällig sein werden?

       Wenn ja, wie?

       Wenn nein, wieso nicht?

Die Projekte A 565, AS Bonn/Hardtberg – AK Bonn/Nord (A 555), und A 565, AK Bonn-N – AD Bonn-NO, werden nicht als Alternative zum Projekt B 56, Bonn/Hardtberg – Birlinghoven/Dambroich, untersucht.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333